



XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 840 de 2022

S/C — Comisión Especial de Frontera con la República Argentina

---

ELECCIÓN DE AUTORIDADES

RECIBIR AUTORIDADES DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y DE LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO URUGUAY

Dragado del río a 32 pies

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de abril de 2022
(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Nibia Reisch (ad hoc).

Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Mario Colman, Valentina Dos Santos, Omar Estévez, María Fajardo Rieiro, Álvaro Lima, Eduardo Lorenzo Parodi, Enzo Malán Castro, Martín Melazzi, Constante Mendiondo, Nancy Núñez Soler, Ernesto Pitetta y Nicolás Viera Díaz.

Invitados: Por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Francisco Bustillo, Ministro; doctora Carolina Ache Batlle, Subsecretaria; Embajador Diego Escuder, Director General de Secretaría; Embajador Fernando López Fabregat, Jefe de Gabinete; Embajador Ricardo González Arenas, Director General para Asuntos Políticos; doctor Carlos Mata, Director General de Asuntos de Frontera, Limítrofes y Marítimos; Embajador Alejandro Garofali, Director de Relaciones Institucionales; doctor Horacio Abadie, Director de Prensa.
Por la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), Mario Ayala, Presidente; señor Miguel Feris, escribana María Eugenia Almirón, CN (R) Miguel de Ocampo e Ingeniero Roberto Pérez Rodino, delegados.

Secretario: Señor Guillermo Geronés.

Prosecretaria: Señora Dinora Cardozo.

=====II=====

SEÑOR SECRETARIO.- Está abierto el acto.

De acuerdo con lo que establece el artículo 123 del Reglamento de la Cámara de Representantes, corresponde elegir un presidente para el actual período de sesiones.

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- En mérito a que no ha llegado ninguna propuesta para conformar la Mesa, sugiero como presidenta *ad hoc* a la señora diputada Nibia Reisch.

SEÑOR SECRETARIO.- Se va a votar.

(Se vota)

—Doce en trece: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia la señora representante Nibia Reisch)

(Asisten autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río Uruguay, CARU)

SEÑORA PRESIDENTA (Nibia Reisch).- Como todos los integrantes de la Comisión saben, habíamos estado hablando de invitar a las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores para que vinieran a informarnos sobre el tema del dragado del río Uruguay. Por ese motivo, en el día de hoy la Comisión Especial de Frontera con la República Argentina tiene el agrado de recibir a una delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores integrada por el señor ministro, Francisco Bustillo; la señora subsecretaria, doctora Carolina Ache Batlle; el señor director general de Secretaría, embajador Diego Escuder; el señor jefe de gabinete, embajador Femando López Fabregat; el señor director general para Asuntos Políticos, embajador Ricardo González Arenas; el señor director general de Asuntos de Frontera, Limítrofes y Marítimos, doctor Carlos Mata; el señor director de Relaciones Institucionales, embajador Alejandro Garofali, y el señor director de Prensa, doctor Horacio Abadie. También tenemos el gusto de recibir a la delegación uruguaya ante la CARU, integrada por su presidente, el señor Mario Ayala; su vicepresidente, el señor Miguel Feris, y los delegados escribana María Eugenia Almirón, capitán de navío (R) Miguel de Ocampo e ingeniero Roberto Pérez Rodino.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Muy buenos días.

Como siempre, es un honor estar hoy aquí, frente a la Comisión Especial de Frontera con la República Argentina, para poder intercambiar información y ponerlos al tanto de los avances que se han venido produciendo en esta temática.

Les he solicitado a todas aquellas personas que de una forma u otra están involucradas en esta temática y, particularmente, a nuestra delegación ante la Comisión Administradora del Río Uruguay que nos acompañaran para poder evacuar cualquier inquietud y consulta a este respecto.

Para entrar en la temática, permítanme comentar acerca del dragado actual del río Uruguay y, después, sobre la inquietud de poder profundizar a 32 pies.

Respecto al dragado actual de mantenimiento, en este marco, ante el vencimiento del contrato de obra del dragado del río Uruguay y tras haber sido aprobado un borrador del pliego de bases y condiciones, la Comisión Administradora del Río Uruguay dispuso, por Resolución N° 8/2022, llamar a licitación pública internacional para el dragado de mantenimiento del río Uruguay desde el kilómetro 0 al kilómetro 207,8 del río, incluido el canal de acceso al puerto de Concepción del Uruguay. El mencionado llamado fue

publicado el pasado 14 de marzo en los diarios de la República Oriental del Uruguay y de la República Argentina.

Con respecto a la inquietud de profundizar a 32 pies el río Uruguay entre el kilómetro 0 y Fray Bentos, desde el año pasado nuestro país se encuentra trabajando intensamente para lograr avanzar en su concreción, tal cual fuera anunciado el pasado 2 de marzo por el señor presidente de la República durante el transcurso de la exposición del informe anual ante la Asamblea General de la República.

Con relación a lo anterior, cabe señalar que el 17 de febrero del pasado año, la delegación de la República ante la CARU le dirigió una nota al presidente de la delegación argentina -Nota CARU- ROU N° 19/21- expresando el interés del Estado uruguayo en profundizar hasta un calado de 32 pies la vía navegable del río Uruguay desde el kilómetro 0 al puerto de Fray Bentos.

En respuesta a esa nota, la delegación argentina ante la CARU notificó que la citada aspiración del gobierno uruguayo había sido puesta en conocimiento de las autoridades de la Cancillería argentina.

Con fecha 6 de octubre de 2021, la delegación uruguaya ante la CARU reiteró a su contraparte el interés de nuestro país en profundizar la vía navegable hasta Fray Bentos a una profundidad de 32 pies, proponiendo que la CARU realice los estudios previos de factibilidad correspondientes a ese sector del río, a fin de proveer información técnica sobre el referido dragado. Asimismo, en ese sentido, la delegación uruguaya planteó, en el ámbito de la Subcomisión de Navegación, Obras y Erosión de la CARU, la sugerencia de avanzar en los estudios previos para un dragado de profundización, así como de su impacto ambiental, factibilidad, viabilidad económica, etcétera.

Por otra parte, y a efectos de contribuir a la concreción de la propuesta uruguaya, con fecha 18 de marzo de 2022, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la República hizo un llamado para la contratación de un consultor con el objeto de realizar un estudio de factibilidad económica y financiera del dragado a 32 pies del río Uruguay entre los puertos de Fray Bentos y Nueva Palmira.

El pasado 29 de marzo de 2022, la delegación argentina ante la CARU presentó la Nota CARU N° 48/22, dirigida al presidente de la nación uruguaya, expresando que los informes acerca de la solicitud de Uruguay se encuentran a consideración de la Cancillería argentina y que a la brevedad iba a hacerse saber la disposición de avanzar en tal sentido.

Suponemos e imaginamos que ya en las próximas semanas vamos a estar avanzando en lo que será el estudio de factibilidad del citado proyecto de profundización del dragado a 32 pies.

También corresponde mencionar la posibilidad cierta sobre el puente Monte Caseros- Bella Unión, por lo que tanto se ha comentado.

En cuanto a la construcción del puente Monte Caseros- Bella Unión, tenemos a bien informarles que el pasado 23 de marzo se llevó a cabo una reunión del grupo de trabajo técnico establecido con el fin de considerar la cooperación técnica para la construcción del citado puente, básicamente, en lo que hace a la relación con la CAF, a la se le han solicitado los estudios de factibilidad, que van a estar dentro de la órbita de lo que es el préstamo no reembolsable que se ha conversado con las autoridades de la CAF. En dicha instancia, Argentina, además, informó que ya había procedido a solicitar la reserva del crédito a la Corporación Andina, con el fin de cubrir el 50 % de los costos de la obra que corresponde financiar a dicho país. Suponemos que dentro de los próximos cinco

meses el país vecino comenzará a pagar intereses por ese crédito, con lo cual iniciar la obra es un asunto prioritario para la República Argentina.

En cuanto al Plan Nacional de Fronteras -cuyo primer bosquejo tuvimos a bien presentar en sociedad-, nos acompaña el director de general de Asuntos de Frontera de la Cancillería, doctor Carlos Mata, quien podrá ampliar a este respecto en función de las distintas inquietudes que acerquen los señores representantes.

Esta sería la presentación inicial. Estamos ahora sujetos a las distintas inquietudes que nos planteen e, insisto, estamos acompañados de los integrantes de la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río Uruguay.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- Un saludo y el agradecimiento a la delegación de la Cancillería en las personas del canciller Bustillo y de la subsecretaria Ache, y un saludo, obviamente, a la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río Uruguay, que encabeza nuestro excolega Mario Ayala.

Yo quiero contextualizar un poco qué es lo que nos movió rápidamente, una vez que escuchamos al señor presidente de la República el 2 de marzo.

Particularmente, en Fray Bentos y en Paysandú, se viven momentos sumamente difíciles en las terminales portuarias. Los hechos hicieron que esta Cámara elevara una minuta de comunicación al Poder Ejecutivo respecto a la búsqueda de un paliativo, por medio de un subsidio transitorio especial -al estilo de lo que son los citrícolas-, porque allí no hay jornales, no hay de dónde agarrarse como para sostener una situación muy delicada, con un total de unos cien trabajadores considerados, en general, por todas las empresas que tienen operativa portuaria, como de una alta calificación y muy buena responsabilidad para el trabajo. Eso cristalizó en una resolución del señor ministro de Trabajo y Seguridad Social que hoy se está instrumentando y que no es fácil de instrumentarse porque refiere a colectivos de trabajadores que casi no han tenido jornales en los últimos tiempos. Esto fue toda una lucha en nuestros departamentos.

No olvido que el río Uruguay es mucho más que Paysandú y Salto, pero me quiero referir a esto porque es donde más inversiones hizo el Estado uruguayo, seguramente, luego de Nueva Palmira. Allí hay una inversión grande en el calado; se pasó de unos 19 pies a 23 pies, con los 2 pies de revancha que da el río siempre; se trabajó con dragas de la ANP, pero luego se terminó en una licitación y, si mal no recuerdo, en total, se llevan invertidos unos US$ 40.000.000 en los tres años desde se ganó. Es una licitación que ganó Jan De Nul, para realizar la profundización, el señalamiento y el mantenimiento por tres años, que es la que estaría terminando, con esa profundización a 23 pies hasta Concepción del Uruguay y a 19 pies en Paysandú -si mal no recuerdo- sobre fondo de roca dura, que era bastante caro.

Entonces, esa situación es la que a nosotros nos mueve, y las palabras alentadoras del señor presidente de la República nos dejaban alguna duda, porque es un río compartido y los argentinos nunca quieren -nosotros tenemos particularmente mucha relación con todo Entre Ríos- un Fray Bentos diferente a Concepción del Uruguay. Ellos siempre están planteando que el dragado debe llegar hasta allá en esas condiciones, y se sabe que a Paysandú es imposible, como también sería imposible río arriba. La preocupación era esa.

El impacto fue tan positivo en todo el mundo que para nosotros es clave en esto la intervención de la Cancillería y de la delegación uruguaya ante la CARU en el sentido de generar una expectativa adecuada del tiempo que puede llevar, porque acá estamos

hablando no solo de lo primero, que es el tiempo que llevó, por ejemplo, dragar Martín García; no solo es el acuerdo con la Argentina, también es el estudio, es ver de qué es ese lecho entre los 23 pies y los 32 pies, porque eso influye a la hora de la financiación. También hay que ver la situación argentina con respecto a su puerto principal entrerriano del lado del río Uruguay.

Creo que he dejado clara cuál es nuestra preocupación, porque en esa zona estamos esperando un dragado hoy, independientemente de que hay otras cuestiones logísticas que hacen a las cosas. Por ejemplo, el puerto de Concepción del Uruguay trabaja y mucho; yo diría que el gran beneficiado de toda esta inversión que se hizo a medias ha sido el puerto de Concepción del Uruguay. Para eso, una empresa privada ha desarrollado una logística que trae, vía tren, de Paraguay, madera y otros productos, a 25 kilómetros por hora. Y nosotros, los uruguayos, siempre estamos tratando de tener los trenes, todo eso que se hizo desde Rivera y que va pasando, si no me equivoco, por Lorenzo Geyres, rumbo a Salto -que se hizo con fondos de infraestructura del Mercosur que le fueron vetados por la Argentina a la línea Algorta- Fray Bentos, que es clave para el puerto de Fray Bentos por las razones que todos conocemos, referidas al conflicto llamado de la pastera, Botnia en aquella época-, hace que esa logística le permita a un puerto trabajar con mucha intensidad.

Hay un llamado a licitación que para nosotros es el N° 01/2022, que nos parece que es un llamado hasta el kilómetro 207 que tendría que ver con lo que le sigue a lo que tenía adjudicado Jan De Nul, porque se están cumpliendo los tres años. Eso es lo que nos parece a nosotros, pero el señor canciller ha hablado del llamado N° 08/2022, así que nos queda la duda de si estamos hablando de lo mismo; el que nosotros hacemos mención es un llamado internacional.

Pocos días después, el Ipper, que es el Instituto Portuario de la Provincia de Entre Ríos, que preside don Carlos Schepens, presidente en su momento del Municipio del departamento Uruguay del lado argentino, en la capital de Concepción del Uruguay. Don Carlos Schepens habla ahí de un dragado a 34 pies -seguramente 32 pies más los 2 pies de revancha-, lo que significa que Entre Ríos está pensando lo mismo. Entonces, ahí viene la primera pregunta. El señor ministro de alguna manera ha dicho que hay avances, que se está trabajando y que ha habido notas desde hace ya más de un año. Esa es una de las cuestiones que hay que esperar. Después lo otro será todo lo que tiene que ver con relevamiento, batimetría, para saber de qué costos estamos hablando.

Lo que nos va quedando claro por ahora es que es una cuestión que va a llevar un tiempo, y para nosotros es clave a los efectos de calmar las expectativas, porque la gente, cuando está en esa desesperación de la búsqueda de trabajo, piensa que esto es muy rápido: en realidad, fue muy costoso hacer el dragado a 23 pies y ahora, seguramente, va a llevar un tiempo similar este otro dragado.

Pero quería poner un poco en contexto lo que estamos viviendo, las dificultades laborales que tenemos en la zona, y de alguna manera la licitación internacional que hace CARU tiene que ver con la continuidad, el mantenimiento, el dragado y el balizamiento, pero sobre los 23 pies actuales, y no estamos hablando de un dragado a 32 pies.

Por otra parte, ¿es posible un dragado solo hasta Fray Bentos? Según se nos ha dicho, hay trabajo diplomático en curso al respecto.

Lo otro que también para nosotros es importante saber es si hay una idea del tiempo que, por situaciones anteriores, puedan prever lleve todo este proceso.

Es cuanto quería preguntar, señora presidenta.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- A propósito de los tiempos que planteaba el señor representante Mendiondo, quiero advertir que yo no quiero alentar falsas expectativas en cuanto a los tiempos. Lo importante es -y por eso nos importaba remarcarlo- que se está trabajando, y se está trabajando bien, en algo que muchas veces uno lo imaginaba, pero era de difícil concreción, que era lograr que tanto de un lado como del otro del río se alentara a la comunidad, a una verdadera comunidad de los ríos, y mucho más aún en tiempo de pandemia y con las dificultades económicas que eso ha generado, a lo que se ha sumado ahora la invasión de Rusia a Ucrania y los perjuicios económicos y financieros que eso ha traído aparejado. Pero algo que es justo reconocer es precisamente la buena disposición no solo de los intendentes y las fuerzas vivas involucradas en lo que hace al país, sino también la buena disposición de los gobernadores argentinos en favor de estas obras de dragado; creo que es importante destacarlo.

Y, particularmente, algo que me importa resaltar es la buena disposición del canciller Cafiero, con quien hemos llevado adelante una serie de reuniones y, entre otros temas que han estado arriba de la mesa, hemos hablado de todo lo que hace a los dragados tanto del río Uruguay como del Río de la Plata. Y ahí algo que es justo destacar es que, precisamente, lo que hemos pretendido llevar adelante es cambiar la lógica de la confrontación, que durante muchos años se había impuesto en las comisiones, por la lógica de la cooperación. En ese sentido, el canciller Cafiero ha sido un factor fundamental y por eso me importaba resaltarlo en esta ocasión.

En cuanto a algún aspecto técnico del dragado y demás, le pediría a la presidencia autorización para que haga uso de la palabra el señor Ayala, para que nos pueda comentar algún detalle más acerca de las inquietudes que planteó el señor representante Mendiondo.

Muchas gracias.

SEÑOR AYALA (Mario).- Es un honor para mí acompañar al señor ministro y a su equipo, y también estar acompañado de mis compañeros de delegación. Un saludo a todos los diputados y reitero el honor de estar en esta Casa participando de esta reunión.

El proceso que se ha venido generando referente al dragado del río Uruguay se inició ya hace un buen tiempo, allá por 2011, y se fue consolidando en etapas. La primera etapa fue la apertura del canal; la segunda etapa fue el mantenimiento del canal, que venció recién, el 13 de marzo, y la CARU está haciendo una prórroga hasta que se pueda otorgar a la nueva empresa el nuevo contrato que la CARU estableció a través del llamado N° 01/22, que tiene las mismas condiciones técnicas que estaban planteadas hasta el momento, o sea, el mantenimiento del dragado a 25 pies hasta Fray Bentos-Concepción del Uruguay y a 19 pies hacia Paysandú.

En el año 2020 participamos en Fray Bentos de una reunión del Codelog (Comité de Desarrollo Logístico) -en la que estuvo presente el señor diputado Mendiondo-, donde hubo un firme planteo de todas las fuerzas vivas de Fray Bentos y de Río Negro sobre el interés y la necesidad de profundizar el canal a 32 pies hasta el puerto de Fray Bentos. A partir de allí, como delegación de CARU, pedimos instrucciones y el gobierno uruguayo nos convocó a una reunión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en la que participaron el director de la OPP, el ministro y el subsecretario de Transporte, y hubo una decisión muy precisa, una voluntad expresa de avanzar en la profundización del canal a 32 pies hacia el puerto de Fray Bentos. Fue allí que empezamos las gestiones con la delegación argentina en el seno de la CARU y creo que estamos a pocos días de que la delegación argentina nos dé el *okey* para empezar los estudios de impacto ambiental y técnicos sobre lo que significa profundizar a 32 pies. En el marco de esta situación, el

viernes pasado, 2 de abril, se realizó una reunión del Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay, en la que participaron los intendentes de los departamentos ribereños tanto de lado uruguayo como argentino y, como primer punto del orden del día y como tema prioritario, fijaron trabajar en la profundización del canal a 32 pies hasta Fray Bentos y Concepción del Uruguay, dejando expresa constancia de que Concepción tiene interés en la profundización hasta allí. Es de los temas en los que, como no hubo respuesta durante todo este lapso, Uruguay siguió avanzando igual, al punto de que la OPP ha hecho un llamado a licitación para el estudio de viabilidad económica de la profundización del dragado a 32 pies hasta Fray Bentos. La situación es esa. Nosotros seguimos trabajando para poder realizar los estudios en el seno de la CARU con el acuerdo de la delegación argentina y, en forma paralela, el Estado uruguayo está convocando para hacer estudios de viabilidad económica respecto a este tema.

No tenemos ninguna duda de que el objetivo y la voluntad del gobierno uruguayo es avanzar hacia allí. Si el gobierno argentino no acuerda, el gobierno uruguayo tendrá que decidir si hace la obra por cuenta propia, pero, por lo que han expresado tanto la delegación argentina como los intendentes y el propio gobernador de Entre Ríos, hay voluntad, por lo menos de los actores regionales, de llevar adelante la profundización del canal a 32 pies hasta Concepción del Uruguay también.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE COLMAN (Mario).- Mi pregunta, concretamente, es cuál es el trabajo que viene haciendo Cancillería para disponer rápidamente del dragado de mantenimiento. Se nos decía cuáles eran las aspiraciones y del lado argentino qué tenía que ser. ¿Son comunicaciones o son concretamente algún punto en especial que están trabajando ustedes para dilucidar esto?

Después, se habla de 32 pies hasta Fray Bentos. ¿Siguen los 19 pies hasta Paysandú o hay alguna modificación en ese sentido?

SEÑOR REPRESENTANTE VIERA DÍAZ (Nicolás).- Básicamente, mi pregunta era en el mismo sentido, pero con dos elementos más.

Antes, quiero agradecer la visita y la delegación, porque es histórico en este Parlamento que la Cancillería venga masivamente y responda, algo que hay que destacar.

Básicamente, me interesa bastante conocer el estado de situación actual de cuáles son los pasos que se han dado, más allá de que ya lo han manifestado. Creo que la delegación ha profundizado un poco en las aspiraciones acerca de las que de alguna forma el presidente de la República dio un puntapié inicial. Creo que ahora se está trabajando bajo el mismo lineamiento, pero, más allá de lo que se aspira, me interesa saber, concretamente, cuáles son los pasos que se han venido dando. Eso en líneas generales.

Por otra parte, con respecto a los costos que se manejan de la obra, imagino que dependerá mucho del estudio de factibilidad, pero si existe algún costo que podamos conocer, me parece importante.

El otro tema está relacionado con lo que el señor Ayala planteaba referido al vínculo con la delegación argentina, que en buena medida tiene mucho que ver en el sentido de aprobar o no los planes que Uruguay pueda tener. Entonces, asumo que se está a la espera de una respuesta para iniciar el estudio de factibilidad. Supongo que cuando esté ese resultado también habrá otra instancia para aprobarlo o no y, eventualmente, Uruguay tendrá que determinar, en caso de que la delegación argentina diga que no,

asumir los costos de la obra si así se entiende necesario. De ahí surge la primera pregunta, referida a los costos.

Y, finalmente, quiero plantear una pregunta general en la misma línea que el diputado Colman, y asumo que la señora presidenta de la Comisión también la comparte, referida a qué rol juega Nueva Palmira en todo este marco. Asumo que es central, porque históricamente ha sido así, pero en materia de canales y de dragado también nos parece una cuestión relevante.

Gracias, presidenta.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Agradezco al señor representante Colman y al señor representante Viera.

Con respecto a las obras que actualmente están llevándose adelante -me refiero al dragado de mantenimiento-, como hice mención, ya se hizo el llamado a licitación -es la Resolución Nº 01/2022- para el dragado del kilómetro 0 al 207,8, y la publicación fue hecha el día 14 de marzo tanto aquí como en la República Argentina.

En cuanto a la inquietud de ir hasta los 32 pies, se está a la espera de la conformidad de la República Argentina para llevar adelante el estudio de factibilidad. Y acá quiero hacer hincapié, una vez más, en lo que ya mencioné, que es la buena disposición del canciller Cafiero en esto que he dado en llamar de apartarnos de la lógica de la confrontación, que durante muchos años se impuso en las Comisiones, para ir a la lógica de la cooperación, que creo que será fundamental en los tiempos venideros. No siempre ha habido buena disposición de parte Argentina -eso es notorio; es así y todos lo sabemos-, pero entiendo que hay un tiempo nuevo y, sobre todo, hay una disposición nueva de parte del canciller argentino, que esperemos que se imponga a esa lógica que, lamentablemente, ha acompañado los trabajos de la Comisión en los últimos tiempos.

Para hacer referencia a alguna otra inquietud que se planteó en cuanto a costos previstos y demás, le cedo la palabra al señor Ayala.

SEÑOR AYALA (Mario).- La situación actual del mantenimiento del canal de navegación del Río Uruguay es que tenemos 25 pies de profundidad hasta Fray Bentos-Concepción del Uruguay y 19 pies hasta Paysandú.

Paysandú tiene un problema de pie de muelle, lo que dificulta profundizar el canal porque, de cualquier manera, no se podría llegar al puerto en la actual situación del muelle. Hay posibilidades técnicas para levantar esa limitante, pero no están planteadas en esta situación.

Por otra parte, en este momento no podemos evaluar los costos de la posible profundización a 32 pies, porque eso va a depender del tipo de terreno que se encuentre, si es un terreno duro o no, y la diferencia de costos es realmente significativa.

Por otro lado, el puerto de Nueva Palmira está funcionando, se está haciendo el mantenimiento del dragado y no tiene ningún tipo de problema, y la idea es tratar de darle a Fray Bentos las mismas condiciones que hoy tiene Nueva Palmira.

Reitero, los pasos que se están dando en cuanto a la profundización a 32 pies del canal de Fray Bentos- Concepción del Uruguay son los que el señor canciller ha manifestado, y nosotros tenemos expectativas de que en el corto plazo haya una respuesta favorable de Argentina, ya que, repito, los actores de la región han manifestado interés en impulsar esta obra.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE MALÁN CASTRO (Enzo).- Buenos días para la delegación y los compañeros diputados.

Voy a realizar algunas preguntas que, sabiendo que venía esta delegación, pudimos elaborar con nuestro equipo de trabajo.

En primer lugar, quisiera una confirmación de si la intención de dragar a 32 pies es de profundidad o de navegación; hago esta consulta porque en algún momento ha llevado a confusión.

Asimismo, sabemos que se ha presentado a la CARU la solicitud de elaboración del pliego de condiciones -lo han dicho-, por lo que me gustaría saber si este proyecto también incluiría el balizamiento y mantenimiento del dragado.

Por otra parte, quisiera saber si se ha estimado -el diputado Mendiondo lo preguntó y ya se respondió, pero reitero la consulta- el tiempo que insumiría todo este estudio de factibilidad técnica, económica, ambiental, social, y los pasos subsiguientes: proyecto, licitación y concreción de la obra. ¿Se tiene un estimativo?

También me gustaría saber en qué situación está hoy el mantenimiento del dragado del río a 25 pies de profundidad, y si la actual infraestructura de las terminales portuarias sobre el Río Uruguay y la fundación de sus muelles están en condiciones como para que se haga la profundización a 32 pies o 34 pies, y para la operativa de buques hasta el calado de 32 pies. Me gustaría saber si eso se tiene relevado.

Otra pregunta refiere a cómo está la navegabilidad actualmente con respecto al balizamiento y, concretamente, si Argentina está cumpliendo su mantenimiento.

Por último, quisiera saber si se ha consultado a la Armada Nacional al respecto, ya que la intervención de la Prefectura y de los servicios de Hidrografía y de Balizamiento es fundamental en toda la actividad marítima y fluvial.

Muchas gracias, presidenta.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Antes de cederle la palabra, una vez más, al señor Ayala, quiero ser preciso en cuanto a que, efectivamente, estamos hablando de 32 pies de navegación; la profundidad sería a 2 pies más.

El balizamiento se está considerando.

Por otra parte, a mí no me gusta hablar de tiempos, mucho menos teniendo en cuenta el momento en el que nos ha tocado actuar, que estuvo acompañado de la pandemia, de la guerra y demás, y lo que eso significa en materia de compromisos y disponibilidad en materia de recursos. En fin, prefiero no entrar en el detalle de los tiempos.

En cuanto a la factibilidad y las distintas inquietudes que planteó el señor representante, muchas van a surgir del estudio de factibilidad que se está llevando adelante.

Con relación a las consultas a la Armada, debo decir que, efectivamente, se mantiene un contacto permanente con todos los involucrados.

Ahora, con la anuencia de la Mesa, le cedo la palabra al presidente de la CARU, el señor Ayala.

SEÑOR AYALA (Mario).- Como recién confirmó el ministro, estamos hablando de 32 pies de navegación y de 34 pies de profundidad.

Los tiempos son algo muy difícil de estimar. De cualquier manera, para que tengan una idea, una vez que se toma la decisión en la órbita de la CARU, diría que son meses, los estudios no llevan años.

En cuanto al balizamiento, Uruguay siempre ha cumplido con ese compromiso; sin embargo, Argentina ha tenido problemas serios en ese sentido, durante más de dos años no cumplió con el balizamiento debido a que el órgano competente del Estado argentino no tenía condiciones para ello. Entonces, la CARU tuvo que hacer un convenio con la Armada Argentina para que esta pudiera llevar adelante el balizamiento; lo terminó hace pocos días, por lo que la vía navegable hoy se encuentra en condiciones aceptables de señalización. Reitero que la Armada uruguaya hace un monitoreo permanente, reporta a la CARU y esta, bajo órdenes de servicio, le encomienda llevar adelante las correcciones o los arreglos que sean necesarios.

Ese es el estado de situación de la vía navegable.

Además, se está terminando una batimetría de la zona de descarga -ya se hizo de los canales, de los pasos y entrepasos- para cerrar el proceso del contrato de tres años que teníamos con Jan De Nul y la idea es otorgar, antes de fin de año, a una nueva empresa, o la misma, el llamado a licitación N° 01/2022 que la CARU ha realizado.

SEÑOR REPRESENTANTE ESTÉVEZ (Omar).- En primer lugar, quiero dar los buenos días y agradecer la presencia del señor ministro Bustillo y su delegación, y de la delegación uruguaya ante la CARU, encabezada por el señor Mario Ayala, e integrada por el señor Miguel Feris, la escribana María Eugenia Armirón y los demás delegados.

Como salteño, no quiero desaprovechar esta oportunidad de tenerlos aquí para hacer esta pregunta. ¿En qué etapa están el dragado y el balizamiento de Salto-Concordia? Hago esta consulta porque el intendente de Salto, en su administración anterior, tenía un proyecto relativo a la construcción de un puerto de barcazas al sur de la ciudad y dependía mucho del dragado y el balizamiento de esos kilómetros que nos separan de la vecina ciudad.

Muchas gracias.

SEÑOR AYALA (Mario).- En el año 2017, la CARU llevó adelante estudios de viabilidad de apertura del canal a 10 pies hacia Salto. Están faltando algunos estudios de impacto ambiental y de actualización de costos; eso está en la agenda de la CARU; y yo diría que está dentro de la agenda que los gobiernos tienen que tomar la decisión a fin de encomendar a la CARU llevar adelante el dragado del canal hasta Salto, a 10 pies, para poder navegar con barcazas.

Esa es la situación que tenemos hoy, más allá de los comentarios o de los trascendidos de prensa que pueda haber.

Es una obra absolutamente viable, de costos razonables y pasa por una decisión de los gobiernos.

SEÑOR REPRESENTANTE PITETTA (Ernesto).- Buenos días a la delegación.

Nosotros queremos aprovechar esta oportunidad, al igual que el diputado de Salto preguntó por su puerto. Acá se preguntó también por el dragado del puerto de Paysandú y se respondió -por lo menos eso fue lo que entendí; si no es así, solicito al señor Ayala que me corrija- que iba hasta los 19 pies y que hoy no había posibilidades ciertas de profundizar ese dragado. La pregunta concreta es si no hay posibilidades hoy o si la CARU tiene pensado, antes de finalizar este período de gobierno, profundizar ese dragado, corregir el pie de muelle de Paysandú. También quisiera saber si se ha hablado

con las autoridades argentinas con respecto a esto, teniendo en cuenta que desde 2005 a la fecha el puerto de Paysandú -eso no es nada nuevo; todos lo saben- ha venido teniendo un cambio profundo, ha venido teniendo un trabajo constante -hubo empresas sanduceras que prefirieron usar la navegación, el río, y no la ruta- y esto ha cambiado hace dos años: ya el puerto de Paysandú no se utiliza tanto como se usaba antes, lo que es una pena muy grande, porque este puerto tiene una gran historia, como la tienen el de Colonia, el de Salto o el de Fray Bentos.

Sin duda, a quienes vivimos en las costas del río Uruguay nos parece el paisaje más hermoso del mundo, pero se debe reconocer que los puertos de Paysandú, Salto, Fray Bentos y Colonia, que son históricos, han tenido trabajo en los últimos años, pero, lamentablemente -yo hablo por el mío; cada diputado hablará por el suyo-, el puerto de Paysandú hace por lo menos dos años que no tiene el trabajo y el trasiego tan importante que tenía. Es más, tuvimos una reunión con los trabajadores de la estiba del puerto de Paysandú, quienes están atravesando una situación muy compleja porque, prácticamente, no tienen trabajo, no tienen nada para hacer de lo que venían haciendo antes.

Entonces, creo que una cosa va de la mano de la otra: la profundización del dragado, que ese puerto vuelva nuevamente a tener andamiaje que tenía, que las empresas vuelvan a confiar en el río para sacar sus productos. Yo creo que, más allá del gobierno que esté de turno, sería una buena oportunidad para que todo cambiara, para que los puertos sigan con ese constante crecimiento que venían teniendo.

No sé si se entendió la pregunta. Concretamente, quiero saber si Paysandú quedará con 19 pies de profundidad o si se piensa en el futuro, antes de terminar el período de gobierno, profundizarlo aún más y corregir la situación del muelle, como fue manifestado acá.

SEÑOR AYALA (Mario).- La verdad es que no está planteado profundizar el canal hasta Paysandú a más de 19 pies. Reitero que hay una limitante que es el pie de muelle que ya es competencia de la ANP y no de la CARU. Habrá que buscar alguna solución técnica; estas cuestiones llevan largos procesos de trabajo y de estudio, pero hoy no está prevista, no está entre las prioridades la profundización a 19 pies. Además, hay otra limitante en la navegabilidad del río, que es un cable que une a Uruguay con Brasil. Se ha intentado buscar alguna solución, pero aún no está definida para barcos de mayor calado de los que pasan actualmente, que necesitan 19 pies para navegar.

SEÑORA REPRESENTANTE NÚÑEZ SOLER (Nancy).- Buenos días.

Agradezco la presencia de los integrantes de la Cancillería y de la delegación de la CARU.

Por supuesto, uno sigue y está al tanto de lo que pasa en su departamento, pero es muy interesante saber qué es lo que pasa también en otros departamentos y a lo largo del río Uruguay. Por eso, quiero pedirle a la delegación de la CARU si nos puede informar sobre el proyecto del puente Bella Unión- Monte Caseros. Hago esta consulta porque no tengo un conocimiento cercano sobre ese tema y me parece que esta es una buena oportunidad para interiorizarnos al respecto.

SEÑORA PRESIDENTA.- No tengo más diputados anotados para hablar sobre este tema, pero el diputado Viera ha solicitado la palabra para hacer alguna consulta con respecto a otros temas que fueron abordados.

SEÑOR REPRESENTANTE VIERA (Nicolás).- Ya que el ministro comenzó abriendo la agenda con otros temas, vamos a aprovechar para hacer una consulta, desde ya, agradeciendo su disponibilidad para dar respuestas.

La diputada Núñez recién hizo referencia al puente Monte Caseros- Bella Unión, que es también relevante, y me interesa consultar cómo se viene gestando esta posible obra y la vinculación que nuestro país pueda tener con Argentina con respecto a la construcción. También me gustaría conocer los costos, si es que ya se manejan, y tener un estado de situación puntual sobre a obra.

El otro tema que el canciller mencionó y no quiero dejar pasar, porque me parece relevante y ha sido materia de trabajo de esta Comisión, tiene que ver con el Plan Nacional de Fronteras. Por lo tanto, aprovecho para saber en qué situación está. Y quizás esta sea la primera instancia del vínculo con el director general Carlos Mata, con quien todavía no hemos tenido un contacto cercano en esta Comisión, ya que antes estaba el embajador Perazza, a quien recibimos y con quien generamos un fuerte diálogo con respecto a la construcción de este Plan Nacional de Fronteras, que es un compromiso general de todos aquellos diputados y diputadas que compartimos frontera, ya sea a través del río Uruguay o de la frontera seca.

Esos son los dos temas que quería consultar.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Con respecto al proyecto del puente de Bella Unión- Monte Caseros, se ha avanzado en el relacionamiento con Argentina y se ha dispuesto hacer una solicitud conjunta en lo que refiere al estudio de factibilidad, a través de un préstamo no reembolsable que va a otorgar la CAF.Se han realizado reuniones a nivel técnico, de acuerdo a lo que nos ha comentado el presidente de le delegación uruguaya en la CARU, se ha avanzado en tal sentido y simplemente falta formalizar esa solicitud de préstamo no reembolsable, solicitud que se va a estar generando en los próximos días. De todos modos, puedo decir que los trabajos ya han comenzado: tanto de parte de Uruguay como de Argentina se dispusieron los trabajos por parte de una comisión técnica para avanzar en el tema junto con la CAF.

Los costos estimados para la concreción del puente son de un orden de US$ 130.000.000, IVA incluido, pero, obviamente, va a estar sujeto a lo que disponga el estudio de factibilidad.

Respecto al Plan Nacional de Fronteras, creo que es una buena ocasión para cederle el uso de la palabra al doctor Carlos Mata, quien, como bien dijo el señor diputado Viera, está reemplazando al embajador Perazza, quien llevó adelante un fantástico trabajo, junto con todos ustedes, ya que este es un trabajo que nos compromete a todos y se ha venido realizando en forma conjunta.

Por lo tanto, me gustaría, con la anuencia de la presidencia, cederle la palabra el doctor Mata para que pueda referirse a los desarrollos que tenemos por delante.

SEÑOR MATA (Carlos).- Gracias, señor ministro; gracias, señora presidenta.

Agradezco la intervención del representante nacional por el interés en este tema.

Me ha tocado, por la designación del señor ministro, asumir el cargo de director general de Asuntos de Frontera, Limítrofes y Marítimos. En este aspecto, en el mes de febrero se presentaron las bases para implementar un Plan de Fronteras que, por supuesto, es muy ambicioso. Esta Comisión, en especial, lo tiene muy estudiado porque, en realidad, fue elaborado con la colaboración, en muchas ocasiones, de los integrantes de esta asesora.

Mi plan de trabajo, obviamente, bajo las directivas del señor ministro, incluye continuar manteniendo un contacto permanente con esta Comisión y las otras comisiones del Parlamento que están vinculadas con esta temática.

Sobre lo sustantivo de estas bases del Plan de Fronteras, ya tenemos elaborado a nivel del Ministerio de Relaciones Exteriores un proyecto de decreto para darle institucionalidad a esta política, para el diseño y aplicación de esta política. Pero como, naturalmente, participan muchos ministerios, la firma y demás -como es común-, probablemente, lleve algunos meses, pero ya hemos identificado los puntos focales en las distintas áreas del Estado que tienen vinculación con el Plan de Fronteras para empezar a trabajar. De hecho, luego de la Semana Santa, o de Turismo, tenemos previsto hacer las primeras reuniones y, a partir de allí, empezar el estudio de cómo bajar a tierra -por decirlo de alguna manera- las ideas que están allí, para su aplicación y ejecución.

Puestos ya a consideración estos puntos, vamos a solicitar una reunión a esta Comisión, si tiene a bien recibirnos, para intercambiar con ustedes -al igual que con la Comisión que está relacionada con los asuntos de frontera con la República Federativa del Brasil- y ya dar un paso hacia la ejecución de los lineamientos que están previstos en estas bases del Plan de Fronteras.

Como ustedes saben, el Plan es muy ambicioso, hay que hacer allí una tarea de coordinación entre muchas instituciones porque, cuando analizamos cada uno de los puntos que están allí, participan los ministerios de Defensa Nacional, del Interior, de Transporte y Obras Públicas, de Economía y Finanzas, básicamente a través de la Dirección Nacional de Aduanas, etcétera. Esa tarea de coordinación entre todas esas instituciones es muy desafiante y tiene un trabajo de armonización y concientización que va a llevar su tiempo, y para eso necesitamos el compromiso -que obviamente damos por hecho- de todas estas instituciones y también de las comisiones de esta Casa que hacen el seguimiento y el contralor de esa política.

Básicamente -para decirlo en forma resumida-, en eso está hoy la Dirección General.

SEÑORA REPRESENTANTE NÚÑEZ SOLER (Nancy).- Me gustaría que se ampliara la respuesta relativa al planteo que realicé; creo que no fue respondido. Me gustaría saber un poco más sobre la situación del puente Bella Unión- Monte Caseros.

SEÑOR AYALA (Mario).- En realidad, el proyecto del puente Bella Unión- Monte Caseros ha tenido un largo proceso, y ha llegado a una instancia en la que los presidentes han acordado impulsar esta obra; para ello han definido que la CAF sea el organismo financiador.

Una vez que tanto los presidentes como los cancilleres acordaron esta acción, llevamos adelante una reunión del grupo técnico de trabajo de la CARU con los técnicos de LA CAF para analizar el proyecto y ver cuáles eran las demandas que CAF haría con respecto a este proyecto. En esa reunión se concluyó que era necesario actualizar algunos estudios y profundizar en algunos otros, sobre todo, en la parte geotécnica. En cuanto al impacto ambiental, también se resolvió profundizar en dichos estudios, y actualizar los costos de la obra, que eran de 2017. Hoy en día la tecnología ha avanzado mucho, al igual que los costos, por lo que puede haber una diferencia tanto a favor como en contra porque -reitero-, si bien los costos han aumentado, la tecnología ha llevado a que las diferentes formas de construcción de este tipo de puente se hayan modificado y abaratado en algunos sentidos.

La situación hoy es que, luego de esa reunión técnica que tuvimos en la CARU, se resolvió solicitar un crédito no reembolsable que la CAF ofreció, para llevar adelante estos estudios. Ahí sí estamos manejando plazos de cuatro, cinco, máximo seis meses para poder concretar estos estudios y, en forma paralela, trabajar en el pliego del llamado a licitación y, a su vez, en el sistema de financiamiento, o sea, en las condiciones de financiamiento, que se trabajarán en forma paralela con estos estudios que se van a profundizar.

SEÑORA PRESIDENTA.- Ahora sí, le damos la palabra al señor diputado Lima quien también quería hacer algunas otras consultas por otros temas que inicialmente había planteado la delegación.

SEÑOR REPRESENTANTE LIMA (Álvaro).- Me sumo a los deseos de bienvenida de los diputados y diputadas de la Comisión. Siempre es bueno tener una representación del gobierno nacional, en este caso, compareciendo, explicando o aclarando.

La consulta tiene que ver con una propuesta, con una iniciativa legislativa que estamos trabajando con el diputado de Soriano Enzo Malán, que tiene que ver con la problemática de los pescadores artesanales; en Soriano y en Salto tenemos esta particularidad. Y en el último trimestre de 2021, ingresó ese proyecto, que busca, por un lado, atemperar las consecuencias negativas de una resolución de mediados de 2021 que, si no recuerdo mal, limitó la semana laboral de los pescadores artesanales, y después tuvimos el corolario de la veda. Las preguntas tienen que ver con dos aspectos. Tenemos entendido de que esa veda continúa, que se ha prolongado. Queremos saber si eso es así, si hay alguna previsión estimativa en el tiempo de cuánto se mantendría dicha veda. Por otra parte, queremos conocer si desde la Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social de la Cámara la CARU ha sido notificada para comparecer a los efectos de poder interiorizarse de este proyecto de esta iniciativa y que, en consecuencia, nosotros podamos tener más respuestas para brindarles a estas familias que, naturalmente, dependen de su trabajo, dependen del río, y que se han visto afectadas por la resolución de la CARU de 2021 y, por supuesto, por la veda. Estamos hablando de unas sesenta o setenta familias que están en esta situación.

SEÑORA PRESIDENTA.- Además de conceder la palabra al señor diputado Malán que también quiere hacer una especie de complemento por lo expresado por el señor diputado Lima, redondeamos y podrán dar respuesta.

También queremos dejar en claro que este tema no estaba incluido en el orden del día y, por tanto, si la delegación no tiene la información, lo entendemos. Hay otros mecanismos por los cuales nos podrán informar. Sabemos de su muy buena voluntad pero, a veces, se viene preparado a una reunión para algunos temas y no se cuenta con la totalidad de la información con respecto a los otros. Por tanto, comprendemos y creemos que es de orden que puedan responder por otros mecanismos o en otra instancia en la que estén preparados para dar esas respuestas.

SEÑOR REPRESENTANTE MALÁN CASTRO (Enzo).- Lo que quería decir iba en ese sentido, de que lo que veníamos trabajando con el diputado Lima desde el año pasado tenía que ver con esta restricción de la pesca. Para quienes no lo sepan, actualmente en el río Uruguay los pescadores artesanales no pueden pescar los viernes, sábados ni domingos. Esto hace que la restricción sea mayor si, por ejemplo, un día llueve o hay temporal y Prefectura no los deja salir y no les da el despacho. Entonces, ¿por qué esto? Porque ellos necesitan salir un día, dejar sus instrumentos en el río Uruguay y al otro día ir a recogerlos. El jueves no pueden salir porque el viernes no pueden ir a juntar el pescado, y así sucesivamente. Entonces, si un día hay temporal y no pueden salir, la pesca se puede llegar a reducir a un día.

Entendemos que las restricciones tienen que ver con situaciones ictícolas, con distintas problemáticas -quizás aquí nos puedan dar alguna información-, pero a nosotros nos preocupa la situación de las familias, de los trabajadores artesanales, sobre todo, en Villa Soriano, en el caso de Soriano; también puede haber un caso en Agraciada: de hecho, hay pescadores artesanales en Agraciada que viven de eso, de la pesca del día. Entonces, si en la semana no pueden salir, no tienen ingresos. Por eso, veíamos la posibilidad de este subsidio.

Entonces, nos parece importante saber si la delegación de la CARU fue invitada por la Comisión de Legislación del Trabajo del Parlamento para brindar su valoración allí y que después, con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social o quien fuera pertinente, se pueda encontrar una posible solución o por lo menos mitigar este daño. Reitero que no estamos cuestionando la decisión de la restricción, porque, por ahí, tiene un fundamento que tiene que ver con la fuente de la materia prima en el sentido de que si se sigue pescando en determinada situación, puede reducirse o extinguirse.

SEÑORA REPRESENTANTE FAJARDO RIEIRO (María).- En sintonía con lo que está hablando el señor diputado Malán y lo que habló el anterior, también estamos preocupados por el tema de los pescadores artesanales. Hemos hablado telefónicamente con el presidente Ayala continuamente tanto de Villa Soriano como de Agraciada, donde se nos ha informado que tendrían posibilidades de recibir prestaciones del Mides. Nosotros respondimos que no es solo eso lo que se quiere, sino lo demás: trabajar ahí es su vida y su sustento. Esa restricción en los días que tienen para salir ha perjudicado bastante a esa gente que vive de la pesca.

Hemos estado continuamente comunicados con ellos y, si bien es cierto que la situación de los pescadores de Villa Soriano se ha ido paliando permanentemente desde el gobierno anterior, es un grupo de gente muy vulnerable.

SEÑORA PRESIDENTA.- No sé si la delegación tiene la información para poder responder. De todas formas, comprendemos perfectamente la situación porque estamos por fuera del orden del día, por lo que podemos establecer el mecanismo de respuesta.

SEÑOR AYALA (Mario).- Quiero hacer alguna puntualización.

La CARU es la competente en llevar a delante este tipo de medidas de veda. Lo hace en base exclusivamente a recomendaciones científicas que son aportadas por los organismos competentes de los Estados Parte. En esta ocasión, nos recomendaron llevar adelante esta medida de veda extendida porque el río Uruguay tiene una situación de déficit hídrico ya entrando en el tercer año que es histórica, y se ven perjudicadas muchas especies. Por ello se tomó este tipo de resolución, que fue -reitero- sugerida por parte de los órganos competentes de los Estados Parte y que la CARU asumió como una cuestión necesaria y llevó adelante.

Con relación a la situación de los pescadores, hemos estado reunidos con ellos y en conversación con la señora diputada de Soriano. Además, hemos estado en contacto con el Mides y la Dinara para buscar una solución a los planteos porque, realmente, es gente que, aparte de tener como medio de vida a esa actividad, la tienen como forma de vida. Por tanto, es un tema por el que la delegación uruguaya en la CARU se ha preocupado y respecto al que ha tratado de avanzar.

En cuanto a la convocatoria, la hemos recibido y, como estamos a las expectativas de tener esas respuestas, la idea era venir con respuestas sobre las gestiones que habíamos realizado, siempre con la venia o autorización del señor ministro, que es quien nos debe autorizar a comparecer acá. Esto es en términos generales.

Acá tenemos el número de resoluciones de veda; eran más restrictivas hace unos meses atrás. El 22 de febrero de 2022, de alguna manera, se amplió a algunos días más por semana y hoy está restringida la pesca a los días viernes, sábados y domingos.

SEÑOR REPRESENTANTE MELAZZI (Martín).- En primer lugar, quiero saludar a toda la delegación, al señor Ministro de Relaciones Exteriores y a la delegación de la CARU.

Mi pregunta diría que es un poquito más ambiciosa, y claramente comparto la importancia que se tiene en llegar a la profundización del dragado para hacer factible a los puertos que ya mencionamos. Ahora, lo que está claro es que los puertos necesitan carga, y generalmente en los puertos que son sustentables las cargas no son solo de nuestro país, sino que también vienen de los países hermanos o de países más alejados. Por lo tanto, uno entiende que el río Uruguay, para que estos puertos sean sustentables, necesariamente, debería ser una arteria importante de salida de productos de países como Brasil. Creo que hay un proyecto -o al menos eso escuché- sobre hacer realmente navegable todo el río Uruguay para que, justamente, esos productos del sur del país puedan ser una vía de escape, de salida hacia el océano, a través del río Uruguay.

Mi pregunta puntualmente es si ese proyecto se puede llegar a vislumbrar a largo plazo o si es una utopía total, y si está dentro de los planes de Cancillería.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Más que una utopía es un desafío. Coincido con la trascendencia que tiene la carga cuando hablamos de puertos, que, obviamente, es parte del objeto del estudio de factibilidad, no solo en cuanto al financiamiento, a los costos de la obra, sino a si realmente el puerto como tal puede ser sustentable en el tiempo. Eso es parte del trabajo que llevamos adelante, sin perjuicio, además, de planes ambiciosos que tenemos, que estamos desarrollando con Brasil en materia de infraestructura, con Argentina e, incluso, con Paraguay, cuyo presidente visitó en su momento al presidente Lacalle, y ahí se habló de las posibilidades que brindaban las hidrovías y todo lo que hace a la comunidad -insisto- de los ríos en cuanto a la posibilidad para la producción que viniera de Paraguay. Todo ello es objeto de consideración permanente, pero insisto y reitero que lo más importante es lo que surja del estudio de factibilidad, que obviamente es parte integral de este proyecto ambicioso de lo que hace a la carga de los puertos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias, señor ministro.

No tenemos más legisladores anotados para formular preguntas.

Lo que nos resta es agradecer la presencia al ministro de Relaciones Exteriores, Bustillo, a la señora vicecanciller, Ache, y a toda la delegación del Ministerio, así como también al presidente Ayala y a toda la delegación de la CARU.

Asimismo, queremos reconocer también la muy buena disposición que tienen siempre en venir y la celeridad en su respuesta. A veces, por un tema de agenda parlamentaria, no logramos las reuniones antes, pero sí reconocemos la muy buena disposición que siempre se tiene por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores, cosa que queremos agradecer expresamente.

Damos por finalizada la comparecencia de la delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la CARU.

(Se retiran de sala las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores y los integrantes de la delegación uruguaya ante la CARU)

——Queremos comunicar que desde la Secretaría se están haciendo gestiones para convocar a la delegación del Ministerio de Economía y Finanzas por el tema de las diferencias de precios en frontera. Sabemos que el señor diputado Mendiondo quería hacer este planteamiento.

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- La única dificultad sería que la semana que viene no hay sesiones; las próximas serían en mayo y el tema fronterizo está urgiendo; amerita realizar una reunión extraordinaria en la tercera semana de abril.

SEÑORA REPRESENTANTE FAJARDO RIEIRO (María).- Quiero comentar que en nuestro departamento ya se empezó a notar el tema fronterizo. Estoy de acuerdo con que el tema urge; ya comenzaron a bajar las ventas. Es un tema que urge y amerita una reunión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si todos estamos de acuerdo, habilitamos a Secretaría a que coordine antes de las fechas formales de la sesión, para el miércoles 20, a primera hora, porque generalmente los ministerios prefieren venir a primera hora, tipo a las ocho de la mañana. Si todos están de acuerdo, nos reuniríamos, en principio, el miércoles 20, a la hora 8, y nos comunicamos a través del grupo de Whatsapp.

SEÑOR REPRESENTANTE VIERA DÍAZ (Nicolás).- En la misma dirección, quiero proponer que se habilite a Secretaría para que coordine y vea la posibilidad de concretar antes de mayo. Antes de concretar, nos comunicamos y evaluamos si podemos reunirnos.

(Apoyados)

SEÑORA PRESIDENTA.- Estamos todos de acuerdo en eso, así que así procederemos. La Secretaría coordina y nos informa. En principio, se harían gestiones para el 20 de abril; de no ser posible, nos comunicamos por el grupo de Whatsapp.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

